

INTERNACIA FERVOJISTO

2011.2

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

PENSOJ PRI LA AGADPLANO

Ĉiuj organizaĵoj bezonas ian gvidfadenon por labori kaj agadi efike. Tiu gvidfadeno eblas la agadplano aŭ laborplano, eble strategia laborplano. Ne estas grava la titolo, sed gravas la celoj kaj la enhavo de la plano.

La komitato de UEA jam aprobis la strategian laborplanon de UEA por la jaroj 2011-2020. En tiu plano oni formulis la celojn de UEA:

— grupigi la uzantojn de Esperanto, kiuj kunlaboras por ties progresigo en la vasta kadro de agado por pli justa mondo;

— kontribui al pli vasta konscio pri la valoro de la neŭtrala lingvo Esperanto, kaj al pli amasa lernado kaj uzado de Esperanto en interkulturaj kaj interlingvaj rilatoj;

— evoluigi idean kaj organizan kadron, en kiu ĝiaj anoj povas senpere kaj efike kontaktiĝi kaj kunlabori sen limigoj rilate al etna, nacia, seksa aŭ ekonomia identeco, politikaj kaj religiaj kredoj kaj similaj, kaj pro tio ĝi liveras tiujn servojn, kiuj helpas al ĝiaj anoj orientiĝi kaj engaĝiĝi en la kulturon kaj en la internacian komunikado-fluon, kiuj okazadas pere de Esperanto.

Por atingi la celojn UEA determinis la taskojn kaj la farendaĵojn. La ĉefa tasko por la jardeko estas levi la profilon de Esperanto, kiel aparte taŭga ilo por krei kaj konstantigi tian prilingvan konscion kun interkomunuma dimensio. UEA aparte klopodas en la etnaj lingvoj konigadi la avangardajn kontribuojn, per kiuj la lingvo, movado kaj kulturo de Esperanto helpas plifortigi la lingvojn kaj komunumojn, kreante pontajn rilatojn inter diversaj lingvoj kaj kulturoj, kaj fortigante etoson de reciproka akceptemo.

La strategia laborplano de UEA estas iomete komplika kaj universala, tamen laŭ tio ni povas pretigi agadplanon de IFEF, en kiu ni devas formuli niajn konkretajn taskojn por la sekvaj jaroj. Mi esperas, ke helpe de la strategia laborplano de UEA, kaj de la tradiciaj fervojistaj agadoj la agadplano de IFEF estos nia ĉefa gvidfadeno en nia agadkampo.

István Gulyás

Frontpaĝo:

Belega kastelo en la kongresurbo Liberec

Enhavo:

EL KONGRESA LANDO

Okaze de la 63-a kongreso de IFEF ni strebos doni al vi pli detalajn informojn ne nur pri la vizitotaj vidindaĵoj laŭ programo de la kongresaj aranĝoj, sed ankaŭ pri aliaj, kiujn vi povas viziti ekster programo dum via libera tempo.

Kryštofovo údolí kaj Novina

La vilaĝo *Kryštofovo údolí* troviĝas en norda Ĉeĥio, 8 km-jn okcidente de *Liberec*, en profunda valo de rivereto *Rokytka.* La vilaĝo estis fondita en 16-a jarcento de karbistoj. Tra la valo gvidis kontraŭbandista vojeto. La unua historia mencio pri la vilaĝo datiĝas de 1581. Nuntempa vilaĝo estas kunligo de tri iamaj vilaĝetoj, fonditaj unu post alia laŭ fluo de *Rokytka.* Tiel aperis unue *Rokytnice (*germane *Eckersbach),* poste *Bezové údolí (Holundergrund)* – pli poste *Kryštofovo údolí* (*Christofsgrund)* kaj plej alte *Novina (Neuland).*



Post la elĉerpiĝo de ercminejoj minekspluatado de arĝenta kaj plumba ercoj en duono de la 18-a jc. finiĝis, kaj lokaj loĝantoj laboris kiel lignohakistoj kaj karbistoj, sed ankaŭ en la lokaj kalkoŝtonaj kaj ardezaj minejoj.

Pro sia loko la vilaĝo servis kiel kaŝloko dum la mezepokaj militoj por loĝantoj de *Chrastava.* Sur diversaj lokoj en la vilaĝo estas ĝis nun konservitaj spuroj post minekspluata laboro. Krom belega ĉirkaŭa naturo la vilaĝo estas alloga ankaŭ pro siaj historiaj memoraĵoj. La vilaĝo havas ŝosean kaj fervojan kunligojn, la plej interesa vojaĝo estas per fervojo.

Interesaĵoj kaj memoraĵoj

Ligna frue gotika **preĝejo de sankta Kryštof** (Kristoforo) devenas de la jaroj 1683-84. Same ligna sonorilturo staras flanke de la preĝejo.

Kopiaĵo de **statuo de sankta Jan Nepomucký** staras proksime de la preĝejo sur la ŝtona ponteto trans *Rokytka.*

La kapelo de Sankta Kryštof staras en arbaro supre de la vilaĝo apud turisma vojeto.

Plua kapeleto en ĉirkaŭaĵo estas **kapelo de Virgulino Maria Doloriga.**

En la vilaĝo estas multaj konservitaj **lignaj** kaj **trabomasonitaj konstruaĵoj.**

En la adventa (antaŭkristnaska) tempo eblas spekti 16 metrojn longan, ekstere lokitan **kristnaskan kripon** de pentristo *Josef Jíra.*

En la unua etaĝo de la iama lernejo (nun restoracio **„U Kryštofa"**) estas lokita daŭra ekspozicio de pli ol dudek **popolaj kristnaskaj kripoj**, inter ili kiel miniaturaj, tiel grandaj, okupantaj areon dudek kvadratmetrojn. La plej malnova ekspoziciaĵo devenas de la jaro 1846. La iniciatinto de la fondita muzeo estis *Martin Chaloupka*.

La unua ĉeĥa vilaĝa **astronomia horloĝo** estas en iama transformatora turo, vid-al-vide de la **Muzeo de kristnaskaj kripoj**, finkonstruita 20.09.2008.

Du **fervojaj viaduktoj** en *Novina*.



Fervoja trafiko

La plej interesa vojaĝo estas per trajno (linio 086 inter *Liberec* kaj *Česká Lípa,* 59 km-jn longa distanco inter *Liberec* kaj haltejo *Kryštofovo údolí* estas 12 km-jn, ĝis haltejo *Novina* 14 km-jn, veturtempo per pasaĝertrajno 17 aŭ 19 minutoj).

La veturo sur la menciita fervojlinio donas neordinaran travivaĵon.

Precipe la linioparto inter *Karlov pod Ještědem* kaj *Křižany* estas vera fervoja romantiko, la trajno traveturas kvin tunelojn, kaj transiras valojn sur kvar viaduktoj.

Veturante el *Liberec* al *Kryštofovo údolí* kaj *Novina* vi traveturos du tunelojn kaj du viaduktojn.

Admirinda teknika konstruaĵo estas la **fervoja viadukto en Novina**, konstruita en la jaroj 1899-1900. La ŝtona konstruaĵo konsistas el 14 arkoj, longas 202 metrojn, la linio sur ĝi ne iras rekte, sed en kurbiĝo en alto ĝis 30 m-jn super la tero. Post ĝia traveturo la trajno veturanta direkte al *Česká Lípa* enveturas en 800 m-jn longan **tunelon**.

La dua, tiel nomata **„Malgranda viadukto"** staras proksime de la arbaristejo supre de la bushaltejo *Novina*. Ĝi longas 127 metrojn, havas dek apogpilonojn kaj estas 17 m-jn alta.

Astronomia horloĝo en Kryštofovo údolí



Laŭ Vikipedio la **astronomia horloĝo** estas mekanika horloĝo kun speciala mekanismo, kiu krom la tempo montras ankaŭ la situon de iuj astrokorpoj sur la firmamento. Nun plejofte oni imagas al si astronomian horloĝon kiel horloĝon kun moveblaj figuroj. Tiu ĉi konsistas el 22 figuroj. Du statikaj figuroj en anguloj prezentas maldekstre sanktan Barbaron kiel protektantinon de la ministoj (en la valo minista vilaĝeto estis fondita en 1528) kaj dekstre sanktan Kristoforon kiel patronon de la vilaĝo. Aliaj figuroj estas moviĝlaj – nokta gardisto, kiu regule levas trumpeton kaj ĉirkaŭ li kuras lia hundeto. Poste ekfunkciiĝas la plej grava agado en la vilaĝo: nutrado kaj trinkigo de la bestaro (bovinoj, kokinoj kaj anseroj). Sekvas regula ĉirkaŭiro de la dekdu apostoloj, kiel oni scias de la fama astronomia horloĝo en *Prago*. Fine sonoras la tempa signalo. Ĉiu figuro havas ankaŭ sian patronon – inter ili estas ekz. Inĝ. *Jiří Kittner*, urbestro de *Liberec*, Inĝ. *Ondřej Červinka*, vicurbestro de *Liberec*, aktorino *Jiřina Bohdalová*, aktoro *Martin Dejdar*, aktoro *Jiří Lábus*, sinjorino *Marcela Augustová*, el *Chrastava* entreprenisto *Dan Lieskovský* kaj aliaj.

Martin Chaloupka en 2001 ekhavis ideon eluzi iaman transformatoran stacion. Li aĉetis la kadukan kaj eluzitan konstruaĵon, venis al la vilaĝa reprezentantaro kaj anoncis, ke li kapablas konstrui tie ĉi astronomian horloĝon, allogaĵon por turistoj, la unuan vilaĝan tiuspecan horloĝon en Ĉeĥa Respubliko. Multaj dubis, kaj tio eĉ pli fortostreĉigis lin. Li trovis kunlaborantojn kaj fine en septembro 2006 ricevis konstruan kaj aliajn bezonatajn permesojn.



La figurojn skulptis lignoskulptisto **Václav Plechatý**, la mekanikan parton plenumis konstruisto *Jiří Otmar* el *Jablonec,* la artforĝistajn laborojn *Jan Nikeday*, la elektran parton Inĝ. *Lambert Medřický* kaj la seruristajn laborojn patro kaj filo *Budákovi* el *Machnín*.

Komence de majo 2007 fariĝis moviĝebla la nokta gardisto kun sia hundo. En julio sekvis instalo de la dekdu apostoloj, fine de la jaro estis lokita suba tabulo sen moveblaj partoj. Printempe en 2008 venis monsubteno de la regiona oficejo, per kiu estis pagita la finbata aparato kun du sonoriloj. Dum somero *Martin Chaloupka* sukcesis funkciigi ĉerpadon de akvo sur la suba reliefo kaj dank´ al mondonacintoj surtegmentigi la konstruaĵon per tendotegmento. Fine en septembro estis aldonita reliefo de sunhorloĝo sur la suda fasado. La solena inaŭguro de la kompleta funkcianta verkaĵo okazis la 20-an de septembro 2008.

Do venu, vizitu kaj spektu tiun ĉi raraĵon!

Jindřich Tomíšek

Servoj por faciligi vojaĝon en trajnoj *ČD*

Sepmil trajnoj kaj duonmiliono da transportitaj pasaĝeroj okazas tage. Tio estas ĉefa plenumo de laboro de Ĉeĥaj Fervojoj (ČD). Sed la servoj porklientaj, kiujn la plej granda ĉeĥa trafikisto proponas, estas pli multaj! Kial plene ne uzi ilin, kiam oni ofte sin proponas pri servoj por faciligi vojaĝadon per trajno? Ni menciu koncize, kion oni povas uzi dum vojaĝado kun ČD



Transportado de pasaĝeroj kun limigita moviĝo

Celo de ČD estas krei samajn kondiĉojn por vojaĝado al ĉiuj pasaĝeroj, ĉu ili havas limigitan moveblecon, aŭ ne. Stacioj kaj trajnoj tial estas iom-post-iome konstrue adaptataj ankaŭ por rulseĝuloj, sed ne nur por ili.



Buslinio *Airport Express*

Tiu ĉi buslinio kunligas fervojan stacion *Praha hl. n.* (ĉefa stacio de Prago) kun flughaveno *Ruzyně* kaj ebligas komfortan transporton kun bagaĝoj.



Trajnoj de pli alta kvalito

Modernaj klimatizataj pasaĝervagonoj estas envicigitaj en la konsiston de trajnkategorioj *InterCity, EuroCity* kaj *SuperCity*. Oni povas refreŝiĝi en restoraciaj vagonoj. Je dispono estas eĉ kontaktilo por elektra tensio 230 V.



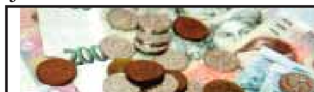
Reduktitaj biletprezoj por vojaĝrupoj

Jam du pasaĝeroj ĉe *ČD* estas grupo. Per unu bileto oni povas vojaĝi ĝis 30 pasaĝeroj, la unua kaj dua ricevas reduktitan prezon 25%, tria kaj ĉiu sekva rabaton 50%.



Pruntejoj de bicikloj

En turisme allogaj regionoj *ČD* malfermis pruntejojn de bicikloj. Rekte en la stacio oni povas pruntepreni kvalitajn *Trekking*-biciklon kaj kaskon. Oni povas redoni la obektojn en alia stacio.



Veturpreza asistanto

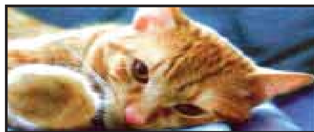
Pri efekto de la plej konvena veturprezo konsilos Veturpreza asistanto (*Cenový asistent ČD)*. Sufiĉas sur www.cd.cz enigi bazindikojn pri planata vojaĝo.



Transportado de bagaĝoj

Elektitaj trajnoj tre facile transportos ankaŭ grandampleksajn bagaĝojn, same kiel biciklojn kaj infanĉaretojn. Tiuj ĉi transportligaj trajnoj estas klare nomindikitaj per piktogramo.

Tiuj ĉi transportligaj trajnoj estas klare nomindikitaj per piktogramo.



Vojaĝo kun hundoj kaj malgrandaj bestoj

El inter vivaj bestoj krom hundo oni povas kunpreni en trajnon ankaŭ etajn dombestojn kaj aliajn etbestojn, se ili estas tute fermitaj en facile transporteblaj kaĝoj kun likimuna fundo.

Kie trovi konsilojn?

Oni povas trovi kompletajn informojn pri proponataj priservadaj ofertoj de *ČD* je www.cd.cz, aŭ al vi konsilos dungito de **Kontakta centro** je telefonnumero:**840 122 113**.
Servo *ČD Low cost:* Pere de interreta servo *eShop* je www.eshop.cd.cz oni povas aĉeti elektitajn enlandajn kaj internaciajn vojaĝbiletojn, ekz. favorprezajn interregionajn biletojn *eLiška* aŭ internaciajn biletojn *eTiket.*

TAGORDO DE LA NEPUBLIKA KOMITATKUNSIDO

en la 63-a IFEF-kongreso en Liberec (CZ) 09.05.2011

1. Malfermo, konstato de mandatoj
2. Diskuto kongrespropono(j)
  2.1. Elekto de estrarano (gvidanto de la Redaktora Komisiono)
  2.2. Honorigoj
3. Diskuto kasraporto-bilanco 2010/buĝeto 2012
4. Diskuto, analizo de situacio en kelkaj landoj
5. Diskuto pri venontaj kongresoj
6. Analizo pri eksteraj rilatoj
7. Eventualaĵoj

TAGORDO DE LA PUBLIKA KOMITATKUNSIDO

en la 63-a IFEF-kongreso en Liberec (CZ) 10.05.2011

1. Malfermo, konstato de la mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj
3. Honorigo al la mortintoj
4. Estraranaj raportoj
  4.1. Sekretario
  4.2. Redaktoro
  4.3. Kasisto
5. Protokolo Sofio (BG)
6. Raporto de la ĉefkomitatano
7. Kongrespropono(j)
  7.1. Elekto de estrarano (gvidanto de la Redaktora Komisiono)
8. Raportoj de la Faka Komisiono
  8.1 Gvidanto
  8.2 Sekretario de la Fake Aplika Sekcio
  8.3 Sekretario de la Terminara Sekcio
9. Raportoj de la komisiitoj
  9.1 Komitatano „A” de IFEF ĉe UEA.
10. Resumo de la jarraportoj 2010 el la landaj asocioj
11. Analizo de la nuna situacio en kelkaj landoj
12. Buĝeto 2012, kaj kotizkonfirmo
13. Rilatoj al aliaj organizoj
  13.1 UEA
  13.2 FISAIC
14. Venontaj kongresoj
  14.1 Konfirmo de invito al la 64-a IFK en 2012
  14.2 Elekto de lando por la 65-a IFK en 2013
  14.3 Diskuto pri pluaj eblecoj
15. Eventualaĵoj
16. Libera diskutado

TAGORDO POR LA KUNVENO DE LA FAKA KOMISIONO

en la 63-a IFEF-kongreso en Liberec (CZ) 08.05.2011

1. Bonvenigo kaj enkunduko fare de la FK-gvidanto.
2. Raporto de la Fake aplika sekcio-sekretario.
3. Raportoj pri faka laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj.
4. Fakaj programeroj dum la 63a IFK.
5. Raporto de la Terminara sekcio-sekretario.
6. Raportoj de la TS-kunlaborantoj (kaj landaj kaj individuaj).
7. Trakto de nocioj laŭ informoj en Terminaraj Kurieroj.
8. Fakaj programoj dum la 64a IFK.
9. Novaj taskoj por la sekcioj.
10. Eventualaĵoj (sub tio korektado de la adreslisto).

Raporto de la kasisto por la jaro 2010 (sumoj en eŭroj)

Enspezoj	2010	*2009*	Elspezoj	2010	*2009*
Kotizoj	4626,00	*5256,00*	IF-presado	2025,00	*1675,00*
Donaco	46,50	*20,65*	IF-sendo	1765,00	*1474,00*
FFK-vendo	12,00	*12,00*	UEA-kotizo	180,00	*177,00*
Kotizoj 2008		*90,00*	Afrankoj FK	43,30	*85,66*
			Estraro	1414,60	*1870,68*
			Bankkostoj	12,55	*19,75*
			Ifef.net		*28,70*
Sumo :	4684,50	*5378,65*	**Sumo :**	5440,45	*5330,79*

		Bilanco je la 31-a de decembro 2010			
Aktivoj	**2010**	*2009*	**Pasivoj**	**2010**	*2009*
Banko	8937,33	*10317,88*	Kongresa Garantia Fonduso	18,78	*18,78*
UEA-konto	2130,68	*1319,68*	Junulara Fonduso	501,18	*501,18*
Kaso	1784,74	*596,14*	Adopta Fonduso	98,85	*98,85*
Ricevotaj kotiz.	9,00	*135,00*	Terminara Fonduso	78,48	*78,48*
			Estrara Fonduso	369,52	*369,52*
			SAEF-Fonduso	1956,05	*1956,05*
			„Historia libro (IFEF 100 jaroj)“	1847,70	*1547,70*
			jarrezultoj sumigitaj	7573,14	*7525,28*
			ĉijara rezulto	-755,95	*47,86*
			antaŭricevitaj kotizoj	198,00	*225,00*
			aliĝo IFK-Liberec repagota	976,00	
Sumo :	12861,75	*12368,70*	**Sumo :**	12861,75	*12368,70*

Membro-stato		
Lando	**2009**	**2010**
Aŭstrio	56	20
Belgio	15	15
Bulgario	15	15
Ĉeĥio	34	34
Ĉinio	15	15
Danio	30	30
Francio	80	80
Germanio	110	106
Hispanio	15	15
Hungario	30	30
Italio	55	50
Japanio	15	15
Kroatio	15	15
Norvegio	36	20
Pollando	15	15
Rumanio	15	15
Serbio	10	10
Slovakio	10	
Slovenio	6	6
Individuoj (2010: 1 BE+ 4 CH + 1 FI + 2 NL + 1 SK)	8	9
	585	515

Propono de buĝeto por la jaro 2012			
Enspezoj	**EUR**	**Elspezoj**	**EUR**
Kotizoj	4500,00	IF-presado	1500,00
FFK-vendo	20,00	IF-sendo	1500,00
		UEA-kotizo	185,00
		Afrankoj FK	120,00
		FFK-presado	100,00
		Estraro	1100,00
		Bankkostoj	15,00
Sumo :	4520,00	**Sumo :**	4520,00

Ĉeĥaj fervojaj „la plej“ (Kion vi eble ne scias…)

La plej longa trajno.

Al la plej longaj trajnoj de Ĉeĥaj Fervojoj (ČD) apartenas noktaj interregionaj komunikiĝoj. Ekzemple la rapidtrajno *Chopin* (Vieno-*Přerov-Ostrava*-Varsovio) trafikas kun ĝis 15 vagonoj; por pli bona imago – tiu ĉi vagonaro longas preskaŭ 400 metrojn kaj pezas 700 tunojn. Ne estas malproksima la tempo, kiam regule trafikos ĝis dudekvagonaj vagonaroj.

La plej longa trajnkurso horara.

Inter trajnoj trafikantaj tra ĉeĥa teritorio kun la plej longa trajnkurso horara apartenas kunligo *EuroCity „Vindobona“,* kiu inter nordgermana Hamburgo kaj sudaŭstria *Villach* traveturas ĉiutage pli ol 1500 km-jn. Nokte apartenas prioritato dum multaj jaroj al tradicia rapidtrajno *Vltava* el Prago al Moskvo kun trajnkurso 2000 km-jn longa.

La plej longa tunelo.

Ĝi situas proksime al civito *Droužkovice*, nemalproksime de la urbo *Chomutov* kaj ĝi mezuras 1758 metrojn. La tunelo *Droužkovický* estas preskaŭ 11 metrojn pli longa ol la origina rekordo apud la fervoja stacio *Špičák* en montaro *Šumava.* Ĝi estis konstruita inter la jaroj 2000 kaj 2007 por modifo de liniotraceo de la origina linio *Březno u Chomutova – Chomutov* por ebligi minfosi provizojn de bruna karbo. La eniro en la tunelon estas malpermesata kaj monitorata.

La plej rapidaj trajnoj.

La plej grandan mezan rapidon – 132 km/h – atingas trajnoj *SuperCity „Pendolino“* sur fervoja linio inter *Ostrava* kaj *Olomouc.* Al tre rapidaj kunligoj apartenas ankaŭ trajnoj de kategorio *EuroCity* inter *Kolín* kaj *Pardubice* kun meza rapido 120 km/h. Maksimuma rapido de trajnoj *EuroCity* kaj *SuperCity* en Ĉeĥio estas 160 km/h. Meza rapido komerca enkalkulas ankaŭ tempoaldonojn por starto, halto kaj rezervojn.

La plej alte situanta stacio.

La plej alte situanta stacio estas *Kubova Huť* en montaro *Šumava,* kiu troviĝas sur montosupro 995 m-jn super marnivelo. La stacieton oni trovas sur linio *SŽDC* numero 198 inter la urboj *Strakonice, Vimperk* kaj *Volary.*

La plej malalte situanta stacio.

La plej malalte situanta stacio (haltejo) estas *Dolní Žleb,* kiu situas nur 130 m-jn super la marnivelo, sur bordo de la rivero *Labe,* apud landlimo kun Germanio, sur la koridora linio 098, kunliganta *Děčín* kun germana *Bad Schandau* (- Dresdeno). Kelkajn km-jn plu laŭ riverfluo troviĝas ankaŭ la plej malalte troviĝanta loko en la tuta Ĉeĥa respubliko, kun supermara alto 115 metrojn (rivernivelo de *Labe*).

La plej densa.

Ĉeĥio konstante havas unu el la plej densaj fervojaj retoj en Eŭropo, malgraŭ, ke dum pasintaj jaroj 29 malpli uzataj linioj estis nuligitaj.

La plej forta.

Trakciilo kun plej granda trenforto 274 kN estas la plej nova elektra lokomotivo de serio 380, kiu havas normalan povumon 6,4 MW (8 700 ĉevalpovoj).

La plej granda.

Ne nur en Ĉeĥa Respubliko, sed ankaŭ en aliaj landoj de meza kaj orienta Eŭropo, estas la plej granda komplekso de miniaturaj trakaroj kaj konstruaĵoj, kiun oni senĉese plimultigas, kaj kiu funkcias sub la nomo „Reĝolando de fervojoj“, apud praga *Anděl* (Anĝelo). La detaloj estas tiom precize tralaboritaj, ke dank´ al tio iluzio de vera pejzaĝo, veraj stacioj, linioj kaj trajnoj estas nepre senriproĉaj.

La plej sekura.

La ĉeĥa nacio konstante konsideras la fervojon, kiel la plej sekuran trafikon, kiun sekvas la aertrafiko. Male, la plejmultaj timas vojaĝi per aŭtobusoj.

La plej belaj.

Preskaŭ neniu sfero de homa aktivado havas tiom da fervoraj kaj fidelaj favoruloj. *„Ŝoutouŝi“,* kiel oni nomas tiujn la plej fidelajn, oni kutimas stari horojn kun fotoaparatoj

en urtikaro apud la fervoja linio kaj atendi tiun la plej favoran momenton por foti unikan fotoilustraĵon. Al tiuj povas aparteni iuj el la plej belaspektaj lokomotivoj, fabrikitaj en la ĉeĥaj lokomotivfabrikoj – *„Šlechtična“* (Nobelino), *„Bardotka“* aŭ *„Princezna“* (Princino). Sed atentu! Kiu ajn *„šotouš“*, tiu ajn alia gusto kaj aliaj plej ŝatataj fotoilustraĵoj…

La plej ofta konstruaĵo.

La plej ofta stacidoma konstruaĵo de la regionaj linioj en pli grandaj urboj estas la tn. tipo 16/H el la tempo de monarkio, kiujn oni povas ĝis nun trovi de Ukrainio tra Pollando, Ĉeĥio ĝis Slovenio kaj Italio. Sur la ĉeĥaj fervojlinioj tiuj ĉi estas ekzemple stacidomoj en fervojaj stacioj *Ivančice, Luhy u Chebu, Netolice, Týn nad Vltavou, Nová Bystřice, Mutěnice, Velké Karlovice, Litovel, Volary* kaj *Nová Bystřice.*

La plej preciza.

La sistemo de la aŭtomata trajnregado estas provuzata sur iuj modernigitaj aglomerzonaj fervojlinioj en ĉirkaŭaĵo de la ĉefurbo, ekzemple *Praha – Pardubice.*

La plej luksa.

La plej luksa vagonklaso sur la ĉeĥa teritorio estis dum la aŭstra-hungara monarkio la tn. klaso „L“, kiu estis superranga al la unua vagonklaso. Litero „L“ signifis „lukso“ kaj tiun ĉi indikon portis ekzemple iuj rektaj pasaĝervagonoj, trafikantaj el Vieno al *Karlovy Vary* aŭ la konata *Orient Express.*

La plej ofte uzata veturilo.

La plej multnombra grupo de trakciiloj ĉe la Ĉeĥaj Fervojoj (pli frue *ČSD*) fariĝis motorvagonoj de serio 810 kun entute 680 fabrikitaj veturiloj. Sekvanto de tiuj ĉi motorvagonoj sur la ĉeĥaj linioj estas la ŝatata *Regionova.*

Kolektis: **Jindřich Tomíšek**

Jaromír Babička

Li naskiĝis la 8-an de aŭgusto 1908 en Lety.

Post fundamenta lernejo en Dobřichovice (proksime de Prago), li studadis ĉe ŝtata realgimnazio en urbo *Beroun.* Post okjara studado li abiturientiĝis en junio 1927. La 6-an de oktobro 1927 li komencis deĵori ĉe *ČSD* (Ĉeĥoslovakaj ŝtataj linioj) kiel trajnekspedisto. En tiu funkcio li laboris en diversaj stacioj, lastfoje en *Praha hlavní nádraží* (ĉefstacio de Prago). Post la dua mondmilito, en majo 1945, li fariĝis vicstaciestro en *Děčín* ĉefstacio. *Děčín* estas limstacio al Germanio.

En la jaro 1948, kiam komunistoj okupis regadon en Ĉeĥoslovakio, li estis enkarcerigita. Oni kulpigis lin pro patrujperfido kaj spionado. Oni riproĉis lin, ke pere de Esperanto li sendas sciigojn al fremdlando kaj tiel spionas, kaj perfidas sian socialisman ŝtaton. Post duonjara severa esplorado oni kondamnis lin je dudekjara puno en peza malliberejo. Unue oni proponis por li la plej altan punon, tio estas morto. Poste oni ŝanĝis ĝin al nur 20 jaroj en minejo.

Li estis sendita en plej malbonan malliberejon en famkonata *„Jáchymov“* (Jaĥimov). Tie li travivis 4 jarojn en teruraj kondiĉoj . Dank´ al liaj familianoj, kiuj sukcesis gajni bonegan advokaton, oni permesis al li revizion de lia proceso. Tio okazis jam post kontraŭkomunista revolucio en Hungario, kiam ankaŭ en Ĉeĥoslovakio la situo pliboniĝis, li sukcesis kaj li povis reveni hejmen. Sed li ne kapablis gajni kie ajn laboron kaj devis vivi kun sia edzino en malbonaj kondiĉoj nur el tre malalta salajro de la edzino aŭ el helpo de iliaj amikoj kaj okazis, ke ili devis kelkfoje dormi sen manĝado.

Post preskaŭ du jaroj oni permesis al li labori kiel signalisto ĉe *ČSD* en fervoja stacio

Řevnice. Tie li laboris preskaŭ tri jarojn. Dum tiu tempo li ofte kontaktis kun sia amiko, same fervora esperantisto kiel li, kiu deĵoris en fervoja ministerio. Helpe de li fine oni permesis al li deĵori kiel trajnekspedisto post multaj obstakloj. De post multaj jaroj li fine revenis tien, kie li komencis kiel junulo. Post kelkaj jaroj kaj helpe de liaj Esperanto-amikoj oni konstatis, ke estus eble eluzi liajn multajn spertojn ĉe fervojo pli bone al prospero de la fervojo, kaj oni destinis lin deĵori ĉe Instituto por instruado, kiel inspektoro, por instrui kaj ekzameni fervojajn deĵorantojn.



J. Babička kun la estraranoj de IFEF en sia ĝardeno en 2000

En tiu funkcio li sukcesis fine fini sian fervojistan karieron ĝis la jaro 1970, kiam li emeritiĝis.

Ankoraŭ kiam li studadis, interesis lin Esperanto, internacia lingvo, kompilita de D-ro L. L. Zamenhof, kaj pri kiu rakontis al studentoj ilia profesoro. Bedaŭrinde tiutempe li ne havis eblecon ellerni ĝin.

Nur post la milito en la jaro 1945, kiam li deĵoris en *Děčín,,* li aliĝis en kurson por komencantoj. Esperanto plaĉis al li kaj li fervore lernis ĝin. Ĉar li konis sufiĉe bone latinan lingvon, li rapide progresis, kaj post unu jaro li kune s-ro *Růžička* kaj kelkaj interesuloj fondis en *Děčín* unuan E-rondeton sub nomo „Ĉiam antaŭen“. Oni sukcesis gajni propran klubejon, kie oni ĉiusemajne kunvenadis. Babička funkciis kiel instruisto, kaj oni elektis lin prezidanto de la klubo. Ĉiujare oni organizis kursojn, kaj la klubo bone prosperis ĝis la jaro 1948, kiam komunistoj ekregis kaj ilia klubo estis disigita. Spite tion ili sukcesis plue kunveni ĝis la jaro 1954, kiam Babička estis enkarceriigita kaj la klubo disfalis.

Post reveno el karcero (vidu supre) Babička fariĝis ano de praga Esperanto-klubo. Li multe kontaktis kun sia amiko Bohumil Král, kiu laboris en fervoja ministerio. Evidente oni observis la evoluon en IFEF, kaj kontaktis ekzistantajn Esperanto-rondetojn de fervojistoj precipe en *Česká Třebová, Děčín* kaj *Havlíčkův Brod.* Babička kun Král kaj ilia amiko Bartošík ankaŭ estis ĉe fondo de ĉeĥa sekcio de IFEF, akceptita en la 17-a IFEF-kongreso en Hamar la 26-an de majo 1965 kun unue 60 membroj. Post morto de s-ro Král centro de la sekcio transvenis en *Česká Třebová,* kie funkciis forta Esperanto-klubo sub gvido de s-ro Jiří Pištora kaj multaj aliaj samideanoj. Babička restis en Prago kaj funkciis kiel instruisto en multaj Esperanto-kursoj.

Dum la 43-a kongreso de IFEF en 1991 en *Olomouc* Jaromír Babička estis pro meritoj en Esperanto-movado honorigita kiel „Honora Membro de IFEF“. Kiel li tiam konfesis, tio estis por li la plej granda premio pro ĉio, kion li por kara Esperanto sukcesis fari, kaj li sentis feliĉega.

Okaze de la 90-jara datreveno de lia naskiĝo, oni aranĝis festenon kun la jubilulo en la registara salono de la ĉefa stacidomo en Prago, kien la Ĝeneraldirekcio de *ČD* sendis reprezentanton kaj sekretarion de la Ĉeĥa landa asocio de FISAIC, PhDr. Anna Abelovská, por honorigi la jubilulon. La 28-an de aŭgusto 1998 la ĉeĥaj amikoj sub gvido de D-ro Petro Chrdle kaj kun partopreno de reprezentanto de la Ĝeneraldirekcio de *ČD* kaj sekretario de la Ĉeĥa landa asocio de FISAIC, PhDr. Anna Abelovská, kvin eksterlandaj IFEF-membroj (estrarano, du Honoraj Prezidantoj, Honora Membro kaj DEFA-estrarano), kaj la ĉefkomitatano de IFEF aranĝis festetan viziton ĉe Babička en lia hejmo en Dobřichovice kun kelkhora agrabla kunestado.

Jaromír Babička forpasis la 25-an de marto 2002.

Li restas nia neforgesebla amiko kaj restos ĉiam en nia neforgesebla memoro.

Jindřich Tomíšek

HONORA MEMBRO DE ĈEA

Jiři Pištora *naskiĝis la 7-an de marto 1931 en la ĉeĥa urbeto Dobruška. Li laboris ĉe porfervoja ripareja entrepreno kiel konstruisto. En la jaro 1960 li iniciatis la fondon de la Esperanto-rondeto en Česká Třebová, en kiu aktive li laboras ĝis nun. Okaze de lia honorigo, ni intervjuis lin:*

1. Kiel vi vidas la pasintajn 50 jarojn de Esperanto-rondeto „Amikeco"?



Kiam en la jaro 1960 kun kolegoj mi fondis la Esperanto-rondeton „Amikeco" ĉe uzina klubo de fervojistoj en Česká Třebová, mi ne imagis, ke mi travivos 50 jarojn en tiaj interesaj eventoj de ĝia atmosfero, kiuj donis al mi multajn spertojn kaj ankaŭ plezurojn. Estas vere, ne ĉiuj momentoj estis gajaj en la vivo de la rondeto, ja ni travivis ankaŭ malagrablajn eventojn; sed estas grava tiu fakto, ke la rondeto vivas kaj funkcias ĝis nun spite ĉio nebono. Nun tio maltrankviligas min, ke junaj membroj mankas en la rondeto. Rigardante reen, mi devas konstati, ke niaj metodoj kaj klopodoj, kiuj dum la pasinta tempo havis sukceson, tiuj nun ne validas, nepre necesas serĉi novajn vojojn, novajn eblecojn.

2. Kio plej multe ĝojigis vin en via poresperanta agago?

Neforgeseblaj momentoj estas por mi, kiujn mi travivis komune kun aliaj esperantistoj dum renkontiĝoj de najbaraj rondetoj de Svitavy, Polička, Zuamberk, Pardubice, Litomyšl kaj aliaj. La etoso de tiuj renkontiĝoj estis por mi forta subteno en mia agado. Alian, tre impresan kaj ĝojigan travivaĵon mi havis dum mia vizito en Francio, kie pere de Esperanto mi prelegis pri la internacia lingvo kaj pri nia Respubliko en diversaj lokoj. Mi estas konvinkita, ke miaj prelegoj estis interesaj kaj novplenaj por multaj aŭskultantoj.

3. Kiel vi taksas la pozicion de Esperanto nuntempe?

Eble nun mi estas pesimisto. La nuntempa situacio tute ne favoras al Esperanto. La eksteraj premoj sociaj, materiaj kaj kulturaj ne donas multan spacon por la disvolviĝo de la humanaj aktivadoj, precipe por Esperanto. Dum mia aktiva agado en la Esperanto-movado estis tute aliaj kondiĉoj, precipe limigoj, kiuj malpermesis libere vojaĝi kaj sinprezenti. Sed spite tio, kaj eble paradokse dank' al tio, en nia poresperanta laboro ni vidis eblecon liberiĝi de tiuj kondiĉoj, kaj iomete ĝui „freŝan aeron" en nia „vitrodoma politika medio". Tiu ĉi sinteno donis al ni entuziasmon, kiu superis multajn malfacilaĵojn. Kaj ĉu nuntempe? Jam mi respondis antaŭe, ke estas necese serĉi novajn metodojn, novajn vojojn.

4. Persone kion vi dezirus al Esperanto ĝenerale, kaj al la rondeto „Amikeco"?

Kompreneble ĉion la plej bonan. Sed nun serioze, pli precize: laŭeble plej multe da membroj, precipe junajn, kiuj alportos novajn ideojn, novajn pensojn, kaj novan entuziasmon al la movado. Kaj kion fari por tio? Informadi, propagandi kaj aktivadi. En tio mi deziras al ĉiu multan sukceson.

Dankon la respondojn.

Laŭ retinformo

LA 18-a INTERNACIA E-SEMAJNO DE LA KULTURO KAJ TURISMO

La Semajno okazis en la kataluna urbeto Coma-Ruga situanta ĉe la marbordo sude de Barcelono, proksime al Tarragona. Ni ĝuis la kunestadon en la bela tristela hotelo "Natura Park", kie okazis ĉiuj programeroj. En la hotelo estis bonaj kondiĉoj por la laboro kaj la posttagmanĝa ripozo. La aranĝo komenciĝis sabate la 2-an de oktobro kaj daŭris ĝis la sekva sabato, la 9-a de oktobro kun partopreno de 131 geesperantistoj el 11 landoj. La plej foraj venis el Koreio.


La ekskurscelo "Monaĥejo Monserrat"

En la solena inaŭguro ĉeestis s-ro Raül Buira Subiratsal, la vicurbestro de la urbo El Vendrell, al kiu Coma-Ruga apartenas. Post la bonvenigaj vortoj de la organizantoj li oficiale malfermis la Semajnon esperantlingve. La urbestro de El Vendrell s-ro Benet Jané i Palau dediĉis al ni tempon kaj vendrede ĉeestis la solenan malkovron de memortabulo sur la muro de la urbodomo. Li montriĝis tre favora al la disvastigo de Esperanto.

Ĉi-foje ni havis honoron aŭskulti prelegojn de renomaj esperantistoj: Gian Carlo Fighiera konatigis nin kun kelkaj noveloj de Boccaccio kaj prezentis japanan filmon "Rashomon", Renato Corsetti prelegis pri la temo: "Por ke la lingvo estu tutmonda ne sufiĉas paroli ĝin Eŭrope", Anna Löwenstein prezentis per interesaj bildoj la temon: "Romo antaŭ 2000 jaroj". Antonio Marco Botella prelegis kaj prezentis poezian verkon de la granda hispana poeto Miguel Hernández okaze de lia 100-jara datreveno. Inter aliaj programeroj estis interesa prelego pri Belgio akompanata de projekciado fare de la belga geedza paro Michèle kaj Hubert. Geedzoj el Koreio parolis pri la solidareco pere de Esperanto montrante multajn bildojn pri sia agado favore al tio. La edzino, folklore vestita en tipa korea vestaĵo, kantis kaj dancis por ni. Wolfgang Günter


Partoprenantoj antaŭ la urbodomo

parolis pri sia hobio "Kiosko de Levante".

Kiel kutime, ankaŭ ĉi-jare estis aljuĝita la premio "Ada Sikorska-Fighiera" por honori meritplenajn personojn. Ĉi-foje ĝin ricevis la hispana juristino María Rafaela Urueña Álvarez pro sia multjara poresperanta laboro. Menciindas ankaŭ ĉiutaga intensa E-kurso por komencantoj de Stano Marček el Slovakio, kiun kun entuziasmo frekventis dekoj da ĉeestantoj. Interesis programeroj bazitaj sur diskutoj, en kiuj la partoprenantoj povis interveni kaj doni siajn opiniojn. Luis Serrano Pérez ĉi-foje lanĉis debaton pri la temo: "Kio pri la Esperanta gramatiko, ĉu vi realigus modifojn?" Unuanime oni konsentis, ke tio ne bezonas.



Maljunaj muzikistoj de la muzikensemblo "Montjuic"

La vesperojn ni pasigis en agrabla kaj amika etoso kun du interkonatiĝoj. Ni ankaŭ spektis projekciitan operon "La Bohème", ĝuis allogan dancvesperon en akompano de la jam tradicia muzikensemblo "Montjuic", kiu por ni ludis kubajn "Habaneras". Ne mankis ankaŭ la jam tradicia kaj bongusta "Cremat" - trinkaĵo pretigita kun spicita kaj bruligita rumo verŝita en specialajn memoraĵ-ujetojn. La loka televido intervjuis la ĉeforganizanton, s-ron Luis Serrano Pérez, kaj plurfoje ni estis filmitaj.



En amika rondo

Dum la unua duontaga ekskurso ni vizitis la proksiman domon kaj muzeon "Pau Casals" en San Salvador. Tie ni konatiĝis kun la vivo de la majstra violonĉelisto, komponisto kaj bonega orkestro-dirigento, la mondfame konata Pau Casals. Poste ni aŭskultis pian-koncerton prezentitan de Jordi Pell Soldevila. Dum la dua duontaga ekskurso ni vizitis la urbon El Vendrell, kie ni partoprenis la inaŭguron de marmortabulo memore al nia Semajno. Ni ankaŭ vizitis la fondaĵon "Apel-les Fenosa" kaj konatiĝis kun ties skulptisto. La tuttaga ekskurso gvidis nin al la fama kaj tre vizitata loko: "Monaĥejo Monserrat". Suprenirinte la monton ni havis belegan superrigardon al la vasta ĉirkaŭaĵo. Revene ni haltis kaj vizitis la vinkelon "Cooperativa Agricola" en Vila-Rodona kaj fotiĝis en la strato Esperanto.

La Semajno finiĝis per interŝanĝo de opinioj pri la Semajno. La partoprenantoj estis kontentaj, oni nur atentigis la organizantojn pri kelkaj aldonaj deziroj. La aranĝo estis kiel kutime gaja kaj agrabla, eĉ la vetero favoris nin. La suno tutsemajne brilis kaj akompanis nin. Kordankoj apartenas al la tri ĉefaj organizantoj: Luis Serrano, Salvador Aragaj kaj Santiago Torné kaj ankaŭ al iliaj helpantoj. Ni ĝojatendas la venontjaran aŭtunan Esperanto-Semajnon.

Liba Gabalda

Grandrapidaj trajnoj *Sapsan* trafikas en Rusio

Vendredon, la 18-an de decembro 2009, sur la plej prestiĝa fervoja linio inter Moskvo kaj Sankta Peterburgo komencis „flugadi“ Migranta Falko, ruse *Sapsan* (*Siemens Velaro RUS*). Rusio tiumaniere fariĝis la naŭa membro en Klubo de la grandrapidaj fervojoj kun pasaĝeroj.

La nova motorvagonkombinaĵo *EVS* de la germana kompanio *Siemens* tiamaniere solene inaŭguris regulan ekspluatadon. Ĝi estas konstruita tiamaniere, ke sur konvena fervoja linio povas eĉ en la plej severa rusa vintro ĝi kapablas veturi per rapido ĝis 300 km/h.

Siajn kapablojn (maksimuma rapido 330 km/h) ĝi tamen sur 640 km-jn longa linio ne povas uzi plene, kiam sur 50 km-j ĝi veturas per maksimume permesita rapido 250 km/h, pluajn 200 km-jn poste per 200 km/h. Dank´ al la enkonduko de tiuj trajnoj mallongiĝis la veturtempo je 3 horoj kaj 45 minutoj el pli fruaj rekordaj 4 horoj kaj 30 minutoj. Ĝis nun tiun ĉi ŝurvojigon (fervojlinion) priservis ekskluzive elektraj lokomotivoj *Škoda 66E* (*Plzeň,* Ĉehio) kun maksimuma rapido 200 km/h. Unu el tiuj ĉi lokomotivoj dum la testado de la supre menciita linioparto atingis en la jaro 2006 rapidon 262 km/h. *Sapsan* sur la sama itinerparto atingis en la jaro 2009 rapidon 290 km/h.

En planata regula trafiko sur la rusa linio estas unika taga ekspluatado per grandrapidaj trajnoj Sapsan kaj ordinara transporto nokta. Sur la samaj trakoj tiamaniere veturos malrapidaj pasaĝertrajnoj, longaj noktaj litvagonaj trajnoj (ordinare po 20 vagonoj) kaj vartrajnoj.

La enkonduko de la grandrapida trafiko en tiuj ĉi kondiĉoj portis precipe en periodo de provveturoj certajn limigojn. Veturo de aliaj trajnoj dum “flugo” de la aluminia Migranta Falko estis haltigita. Regiona pasaĝertrafiko estis anstataŭigita per aŭtobusoj kaj vartrajnoj restis starantaj en fervojaj stacioj. *Sapsan* dum provveturoj ordinare „flugadis“ per rapido 270 km/h.

Eksterordinaraĵoj de la fervojlinio

Fervoja linio inter Moskvo kaj Sankta Peterburgo havis jam dum sia konstruado elstaran traktraceadon, kiu ankaŭ nuntempe ne estas obstaklo por la grandrapida trafiko. Pli ol 90% da liniolongo gvidas en rektaj partoj. Laŭlongaj deklivecoj plej ofte atingas maksimume 5 promilojn (linioparto kun maksimuma dekliveco 8 ‰ longas 12 km-jn) kaj la trakokurbiĝoj estas plejparte grandradiusaj. La fervojlinio malfermita je trafiko en 1851 estis en lastaj jaroj cele enkonduki grandrapidan trafikon modernigata en du etapoj.

La motorvagonkombinaĵo *EVS* konsistas el 10 vagonoj, t.e. duoblo ol ĉe ĝiaj eŭropaj samaj specialaĵoj, ĉar la pasaĝerkajoj de la rusaj fervojoj estas pli longaj. La rusa fervojo havas 1520 mm-ajn ŝpuron (antaŭe 1524 mm-j).



La trafiko per rapido 250 km/h nun estas ebla nur sur unu trako de linioparto *Okulovka – Mstinskij Most* kun longo 48 km-j en la direkto el Moskvo al Sankta Peterburgo, kie estas elasta relfiksado sur ŝpaloj de la angla firmao *PANDROL*. Sur proksimume 550 km-j de la linio estas maksimuma permesita rapido de ĉiuj trajnoj, inkluzive de *Sapsan*, limigita al 200 km/h.

Sur la fervoja linio tamen restas traknivelaj pasejoj (sama problemo kiel ĉe iuj aliaj fervojaj koridoroj, ekz. en Ĉehio). Sur la fervoja linio Moskvo – Sankta Peterburgo ili tamen estas (same kiel sur la tuta reto *RŽD*) pli sekuraj – krom barieroj ili havas en la ŝoseo enkonstruitajn ŝtalajn leveblajn/malleveblajn trabojn, kiuj en normala pozicio estas parto de la ŝosea veturvojo. Dum mallevado de la barieroj ili altiĝas suprenoblikve kaj malebligas al nedisciplinemaj ŝoforoj surveturi la trakojn. El pasinta tempo restas barilo ankaŭ flanke de la linio. Iuj pli gravaj objektoj, ekzemple pontoj estas daŭre gardataj.

Sapsan anticipe elprovis la rusan vintron en klimatizita tunelo.



La konstruistoj de la vagonkombinaĵo devis alkonformigi ĉiujn komponantojn al rusaj klimataj kondiĉoj. Fine oni sukcesis konstrui la vagonojn, kiuj sen problemoj funkcias eĉ dum frosto de -50 ºC aŭ en neĝoŝtormoj, dum kiuj ventego atingas rapidon ĝis 250 km/h.

Tiujn ĉi ekstremajn kondiĉojn oni do devis priatenti ne nur por la konstruo, sed ankaŭ dum elekto de materialoj uzotaj en konstruado. Speciala kvalito estis postulata ekz. ĉe lubrikaĵoj, ŝtopgarnaĵo kaj aliaj teknikaj komponantoj. Ili ĉiuj estis metitaj al testoj en laboratorioj.

La vagonoj trairis specialan testadon, kiu traesploris ilian reziston kaj funkciadon de ĉiuj instalitaj sistemoj en ekstremaj kondiĉoj de la rusa vintro, en la testadcentro *Rail Tec Arsenal* en Vieno.

En 100 m-jn longa klimatizita tunelo la veturiloj estis metitaj je neĝoŝtormo aŭ je malseka frostiĝanta neĝo.

Oni esploris, ĉu ankaŭ en ekstremaj kondiĉoj nefrostiĝas ekz. pordoj, frontfenestroj aŭ kupliloj.

Okcent diversaj palpinstrumentoj, lokitaj en la tuta trajnkompleto dum testoj, mezuris varmogradon de la aero, surfacan varmon, aerpremon aŭ malsekon.

Oni mezuris ankaŭ sintenadon de la vagonoj dum sekva degelado de la neĝamaso kaj glacio. La kontraŭpoluso de la vintraj testoj estis ankaŭ mezuradoj en altaj plusaj varmoj. Tra ĉiuj testoj la trajnkompleto trairis sukcese.



Tre postulema estis ankaŭ la transporto de la vagonoj el Germanio al Rusio. Pro larĝa ŝpuro oni povis transporti ilin ne proprarade, sed en ŝipo.

Unue sur speciala vagonporta ruligekipaĵo oni transportis ilin al haveno.

Poste ili estis transportataj per ŝipo al la marhaveno *Sassnitz/-Mukran* sur la insulo *Rügen* ĉe norda marbordo de Germanio. La pramŝipo "*Vilnius*" plenumis la transporton al *Baltisk,* de kie „pilgrimis" la vagonoj per aliaj pramŝipoj al rusa haveno *Ust Luga.*

La haveno *Sassnitz/ Mukran* estas ne nur la plej granda fervoja transporthaveno en Germanio, sed ankaŭ la unusola haveno en la meza Eŭropo disponanta pri trakoj kun rusa ŝpuro 1520 mm-j, por kiu la vagonkombinaĵo estas konstruita. La navigado al *Ust Luga* daŭris proksimume 50 horojn. De tie ĉi la trajnkompleto estis veturigata jam surrele pluajn proksimume 150 km-jn al Sankta Peterburgo.

Kiel aspektas la rusa grandrapida trajnkompleto Falko Migranta?

La tuta vagonkombinaĵo estas ekstere lakita en koloroj de la rusa flago. En la kapvagonoj malantaŭ la kondukistejo troviĝas la unua klaso.

En la unua kaj dua klasoj krome servas dispone al pasaĝeroj enkonstruitaj aŭd- kaj videosistemoj, proponata estas ankaŭ gastronomia servo al sidlokoj (*catering*).



Tre allogan elvidejon proponas al pasaĝeroj vitrosepto de la kondukistejo, tra kiu oni vidas la traveturatan vojon same kiel la trakciilkondukisto. Krome oni povas aĉeti refreŝigaĵojn kaj trinkaĵojn en la meza restoracia vagono.

Siemens plenumos bontenadon dum 30 jaroj

La bezonatan fidindecon de ekspluatado de la grandrapidaj *Sapsan* trajnoj devas garantii bontenado sur la pli alta nivelo ol estis ĉe la rusa fervojo ĝis nun kutima. La trafikisto *RŽD* tial faris kontrakton kun la firmao *Siemens* por 30 jaroj. Oni adaptis tiucele en antaŭurbo de Sankta Peterburgo unu specialan halon.

En la halo troviĝas tri trakoj, ĉiu kun laborlongo 250 m-j.

La tuta laboraranĝaĵo estas importita plejparte el Germanio, iujn aparatojn kaj instalaĵojn *RŽD* uzas unuafoje en sia historio, ekzemple instalaĵojn por interŝanĝo de boĝioj kaj radaksoj.

Alia interesaĵo de tiu ĉi bontenadhalo estas klapforma kontaktlineo el Svisio (ke oni povu sekure labori sur la tegmento de la vagonoj). Ĝi povas esti provizata per kontinukurenta tensio 3 kV aŭ alternkurenta 25 kV 50 Hz.

Bazaj teknikaj donitaĵoj

La motorkombinaĵo ekzistas en du tensiaj modifoj: kontinukurenta kun marko *EVS1* kaj dusistema markita kiel *EVS2*.

La kombinaĵo kun aluminiaj vagonkestoj havas trakciajn radaksojn, lokitajn en la tuta longo de la vagonaro (alterne kun nurportantaj radaksoj).

Teknikaj donitaĵoj	EVS1	EVS2
Provizada tensio	3 kV kontinukurenta	3 kV kontinukurenta 25 kV alternkurenta 50 Hz
Maksimuma ekspluatrapido	250 km/h eblas altigi al 300 km/h	250 km/h, eblas altigi al 300 km/h
Nombro de la vagonoj	10	10
Longo de la trajnkompleto	250 m	250 m
Ŝpuro	1520 mm	1520 mm
Ekspluattemperaturo	(-50 ºC) -40 ºC	+ 40 ºC
Maksimuma povumo	8 000 kW	8 000 kW
Maksimuma maso (plene okupata per pasaĝeroj)	662 t	678 t
Nombro da sidlokoj	604	604

Jindřich Tomíšek

FERVOJAJ NOVAĴOJ EL ĈINIO

Nova altrapida fervojlinio

La 28-an de julio 2010 en Pekino, Yu Bangli, ĉefekonomikisto de la ĉina Fervoja Ministerio malkaŝis, ke ĝis la jaro 2012 Ĉinio konstruos novajn altrapidajn fervojojn kun la longeco de pli ol 6 000 kilometroj, kaj por tio la investo superos 800 miliardojn da juanoj.

Tiutage la raportisto informiĝis de la gazetara konferenco de la Fervoja Ministerio, ke nun sur la ĉina ĉeftero funkcias altrapidaj fervojoj kun la longeco de pli ol 6 900 kilometroj. Laŭ la plano en la venontaj 2 jaroj Ĉinio konstruos pli ol 6 000 kilometrojn da novaj altrapidaj fervojoj. En la jaro 2012 la totala longeco de altrapidaj fervojoj superos 13 000 kilometrojn. Yu Bangli diris, ke por atingi tiun ĉi celon Ĉinio investos pli ol 800 miliardojn da juanoj.



Nova rapido de la fervojo en Ĉinio

La 28-an de septembro 2010 la ĉinproduktita novgeneracia grandrapida motorvagonaro “HARMONIO” CRH-380A refoje kreis la provveturan rapidon 416.6 km/h sur la fervojlinio de Hangzhou al Shanghai. La tuta longo de la fervojlinio de Hangzhou ĝis Shanghai estas 202 km-a, oni elspezis 40 minutojn por veturado tutlonge.

Demandite “Kiel vi sentas vin en la vagono?”, oni diris “Tiel rapide kiel flugi surtere.” La projekta rapideco de la fervojlinio estas 350 km/h. La linio havas 9 staciojn Hongqiao de Shanghai, Songjiang Nan, Jinshan Bei, Jiashan Nan, Jiaxing Nan, Tongxiang, Haining Xi, Yuhang, Hangzhou. Laŭ la projekto la trajno transportas 80 000 000 pasaĝerojn jare unudirekte.

EL FERVOJA MONDO

Indonezio **Rozkoloraj pasaĝervagonoj kaj pasaĝerkajoj por virinoj**

Meze de aŭgusto 2010 indonezia ĵurnalo *The Jakarta Post* informis pri entrafikigo de pasaĝervagonoj destinitaj nur por virinoj. Temas pri aranĝo, kiu celas malebligi okazantan oftan seksan ĝenadon, pri kiu la tieaj virinoj plendis. Alia motivo por akcepti tiun ĉi ekipon estis protekto de suĉinfanaj virinoj, kiuj estis elmetitaj el malagrablaj komentoj de kunvojaĝantaj viroj. La kompanio *PT Kereta Api Indonezia* (*KAI*), kiu en Jakarta ekspluatas fervojan pasaĝertrafikon, dume posedas dudek tiucele modifitajn vagonojn, kiuj estos regule envicigitaj kiel unua kaj lasta en vagonaro, sur linio *Jakarta – Bogor*.

La novaj vagonoj estas facile distingeblaj. La internaĵo de la tuta vagono estas rozkolorigita kaj ĉiu vagono estas markita per piktogramo. Virinoj tamen povas vojaĝi ankaŭ en ceteraj vagonoj kune kun viroj. Aliflanke por viroj la eniro en rozkolorajn vagonojn estas strikte malpermesita – ankaŭ trajnpersonalo konsistas ekskluzive el virinoj. La eniro en la trajnon estas ankaŭ apartigita, partoj de kajoj destinitaj por virinoj estas signitaj per roza koloro.

Priskribitaj vagonoj komence estis entrajnigataj nur en elektitaj rapidtrajnaj kursoj, en proksima estonto la kompanio *KAI* tamen planas ilian enkondukon en ĉiujn enlandajn trajnojn, trafikantaj al proksimaj eksterlandaj celstacioj.

La demandon, kial la kompanio *KAI* decidis enkonduki porvirinajn pasaĝervagonojn, presparolanto *Maur* respondis jene: „Tio estas parto de nia devoligo plibonigi servojn por vojaĝantoj. Krom tio ni esperas, ke tiele malmultiĝos krimeco kaj seksa ĝenado al virinoj en niaj trajnoj.“

Indonezio per tiu ĉi aranĝo aliĝis al grupo de landoj, kie pasaĝervagonoj por virinoj jam funkcias: Japanio, Malajzio, Hinda Unio, Tajvano aŭ Brazilo. Tieaj virinoj tiun ĉi novaĵon laŭdas. Evidente ili ankaŭ bonakceptus, se ilia pozicio en la socio pliboniĝus ankaŭ ekster sfero de la trafiko.

Belorusio **Grandrapida fervojlinio Moskvo – Minsko**

Belorusio, Rusio kaj Ĉinio decidis prepari projekton por konstrui grandrapidan fervojan linion inter Moskvo kaj Minsko. En estonto trajnoj sur tiu ĉi linio povus atingi rapidon ĝis 300 km/h. La belorusaj fervojoj decidis kunlabore kun Fervoja Ministerio de Ĉina Respubliko eniri en elektan traktadon por modernigi ĉefan fervojan linion *Baranoviči – Brest*. Baze de tiu ĉi interkonsento oni supozas, ke Ĉinio helpos en evoluo de trafika infrastrukturo kaj disponigos modernan teknologion.

Turkio **Transazia fervojlinio ĝis Istanbulo**

La 2-an de aŭgusto 2010 el turka Istanbulo ekveturis unua vartrajno *ECO – Economic Cooperation Organization* – kun varo por Teherano kaj Islamabado. Ĉiu el ses konteneraj platvagonoj estis kargita per kontenero 40 futojn longa kaj sendita al destinstacio al Pakistano. Kvin varvagonoj transportis sendaĵojn al la irana ĉefurbo. Trafiko sur trajnkurso pli ol 6300 km-jn longa fariĝis plua paŝo en la klopodo por enkonduki regulan trafikon sur fervoja linio, antaŭdestinita fariĝi parto de Transazia fervojo.

Svisio **Mondrekordo sur dentotramvojo *Gornergratbahn***

Okaze de 111-a datreveno depost fondo de svisa dentotramvojo *Gornergratbahn,* kiun oni memorigis en junio 2010, venis al liniofina stacio *Gornergrat* (situanta 3100 m-jn super marnivelo) entute 366 muzikantoj ludantaj je alpa ĉaskorno. Temas pri nova mondrekordo, kiu aperos en *Guinness*-libro de la rekordoj. Dum la jaro 1899 tiu ĉi montara tramvojlinio transportis inter stacioj *Zermatt* kaj *Gornergrat* 34 mil pasaĝerojn, 110 jarojn poste, en la jaro 2009, tio estis jam 740 585 pasaĝeroj.

Korea Respubliko **Sudkorea vento en Nov-Zelando**

Unua motorvagonkombinaĵo, el entute 48 elektraj duvagonaj kombinaĵoj *EMU* kun povumo 1,5 kW estis fine de aŭgusto 2010 liverita el Korea Respubliko al Nov-Zelando. La vagonkombinaĵojn mendis regiona konsilio *Wellington* ĉe Konsorcio *Hyundai Rotern* kaj *Mitsui* en la jaro 2007 en valoro 235 milionoj da novzelandaj dolaroj. La vagonkombinaĵoj por ŝpuro 1067 mm-j nomiĝas *Matangi*, kio en maŭra lingvo signifas „vento“. Pluaj liveroj de tiaj vagonoj okazis en oktobro 2010, kaj ili estas iom-post-iom entrafikigataj al ekspluatado.

Germanio **Nova ponto super Danubo estas pli alta**

Nova, pli alta fervoja ponto nun volbiĝas super Danubo apud *Deggendorf.* Ŝtala konstruaĵo en valoro 32 milionoj da eŭroj estis solene transdonita al ekspluata servo komence de julio 2010. Surrivera ŝiptrafiko profitas el pli alta pas-alto de la ponto. La malnova ponto estis konstruita en la jaro 1877 kaj permesis al ŝipoj subveturon kun alto 4,30 metroj. La nova danuba ponto estas konstruita je 3,80 m-jn pli alte kaj permesas al la ŝipoj kargan limprofilon ĝis travetura alto de 8 metroj. Tio ĉi estas grava precipe por surŝipa trafiko de konteneroj en pli multaj tavoloj.

Hungario **Konteneraj trajnoj el Hamburgo**

Kompanio *Eurogate Intermodal* (*EGIM*) startis en duono de julio 2010 novan fervojan kunligon irantan tra Bavaria riverhaveno en Regensburgo al budapeŝta libera haveno *Csepel*. Sur koridoro Hamburgo – Regensburgo – Budapeŝto *EGIM* proponas du forveturojn semajne de bloktrajnoj ĝiscelaj, kun kapacito po 96 *TEU*. La tempo de la traveturo estas proksimume 27 horoj. Laŭ la kompanio anonco de bezono por trafiko al Hungario en lastaj jaroj rimarkinde kreskis.

Finnlando **Ŝipveturiga entrepreno kuniĝis kun *Green Cargo***

Finna ŝipkompanio *Containerships* starigis kontaktojn kaj kunlaboron kun svedaj havenoj kaj la tiea entrepreno de fervoja trafiko *Green Cargo*. En longdistancaj transportoj konteneroj tiel transiras denove al trajnoj. La ŝipkompanio ekspluatas reton de linia trafiko al orientaj regionoj de Balta Maro, sed ankaŭ en Britio kaj regionoj de Mediteraneo. La intersistema reto *Green Cargo*, kiu estas filio de ŝtata fervojo, inkluzivas kvardekon da destinitaĵoj kaj havas lokojn en sudo de la lando same kiel en la malproksima nordo.

Kompilis **Jindřich Tomíšek**

INTERNACIA FERVOJISTO
62-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto -Federacio**

Prezidanto: Rodica Todor
B-dul. Valea Cetatii nr.22,
bl. B 24, sc. A, ap.5
RO-500289 Brasov
„rodica_todor@yahoo.com“

Vicprezidanto: Sylviane Lafargue
8 bis avenue Anatole France
FR-94600 Choisy-le-Roi
„sylviane.lafargue@dbmail.com“

Sekretario: Vito Tornillo
Via Salvo D'Acquisto 9/5
IT-40050 Monte San Pietro (BO)
„vitorni@virgilio.it“

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
„laurent.vignaud@free.fr“

Redaktora komisiono:
Gvidanto: István Gulyás
Rákos ut 98. I/9
HU-1155 Budapest
„istvan.gulyas@hdsnet.hu“
Membroj: J. Cziboly, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al „Laurent Vignaud“
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 Eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Menetjegynyomda Kft
Jászberényi út 55
HU-1106 Budapest
„www.ifef.net“
ISSN 0230-323x

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
„niemann@kabelmail.dk“
SK: D-ro Heinz Hoffmann
„hoffmann-ifef@cablemail.de“
SK: Inĝ Ladislav Kovář
„ladislav.kovar@worldonline.cz“

Terminologia angulo

Pri la radikoj „karg–” kaj „ŝarĝ–”

En la sofia IFEF-kongreso interalie ni diskutis, kiel disvolvi la ĥaoseton en nuna PIV koncerne la vortradikojn „karg-” kaj „ŝarĝ-”.

Sole klaras, ke kargo estas tuto de la objektoj en unu transportujo. Kontraste al tio, la substantivo „ŝarĝo” havas en PIV kvar signifojn, el kiuj la dua estas nedezirata sinonimo de kargo. La aliaj tri signifoj koncernas portatan pezaĵon, efikantan forton kaj altrudatan penigaĵon. La kunsidaj partoprenintoj kontentas proponi al PIV-redakcio, doni al la dua signifo de ŝarĝo la difinon: „Pezo de kargo”.

La transitivaj verboj „kargi / malkargi” celas al transportujo: „Ŝarĝi transportujon per kargo / Malŝarĝi kargitan transportujon”. Sed kiun verbon uzi, kiu celas al transporta objekto, do al kargo, koncerne meton de ĝi el transportujo / en transportujon? La PIV-solvoj „elŝarĝi” kaj „transŝarĝi” ne kontentigas, se ŝarĝo estas pezo, kaj la transitiva verbo „ŝarĝi” ja ankaŭ celas al transportujo. Taŭgus la verbo „porti” (elporti / enporti kargon), se „transporti” ne havus alian signifon.

Fine la partoprenintoj konsentis pri jena propono al PIV-redakcio:

- „kargi” sen prepozicio havu la ĝisnunan difinon (vidu supre) – ekzemple: kargi vagonon per greno,
- „kargi” kun prepozicioj „el / de / en / sur / trans” celu al kargo – ekzemple: elkargi barelojn / kargi pakojn el kontenero, transkargi lignon de ŝipo sur vagonon.

La PIV-responsulo Michel Duc Goninaz respondis al niaj ĉi tiuj kaj aliaj proponoj:

„Viaj modifoj pri fervojo estas kompreneble sendiskute akceptitaj. La aliajn mi nur supraĵe rigardis, sed pluraj ŝajnas al mi pravaj. Sinceran dankon pro via kontribuo. Kiel vi scias, ne nur okazos iam nova papera eldono de PIV. Sed ankaŭ KD-a kaj reta versioj estas planitaj.”

Heinz Hoffmann
sekretario de IFEF-Terminara Sekcio